VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 195)
z dnia 5 czerwca 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 195)

5 czerwca 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– sprawozdanie Podkomisji stałej ds. transportu drogowego, drogownictwa i lotnictwa o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 348).

W posiedzeniu udział wzięli: **Bogdan Oleksiak** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk, Sławomir Osuch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Porządek dzienny posiedzenia obejmuje rozpatrzenie sprawozdania podkomisji stałej ds. transportu drogowego, drogownictwa i lotnictwa o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, druk nr 348.

Bardzo serdecznie witam gości zaproszonych na dzisiejsze posiedzenie. Witam pana Bogdana Oleksiaka, dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, oraz pana Tomasza Emiljana, dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam wszystkie pozostałe osoby towarzyszce wymienionym gościom. Pragnę poinformować, że zapowiadany wstępnie pan minister Marek Chodkiewicz, podsekretarz stanu w resorcie infrastruktury, nie może niestety wziąć udziału w obradach Wysokiej Komisji. Pan minister usprawiedliwił swoją nieobecność. Mam nadzieję, że uda nam się przeanalizować wyniki prac podkomisji w takim składzie osobowym, w jakim udało nam się dzisiaj zebrać.

Czy są jakieś uwagi do zaproponowanego porządku dziennego? Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny. Przystępujemy do jego realizacji. O zabranie głosu proszę pana posła Grzegorza Woźniaka, przewodniczącego podkomisji stałej ds. transportu drogowego, drogownictwa i lotnictwa. Pan przewodniczący Woźniak przedstawi sprawozdanie z prac podkomisji. Bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, podkomisja swoje ostatnie posiedzenie, w związku z drukiem nr 348, odbyła w dniu 8 maja 2018 r. Zajmowaliśmy się na nim szczegółową analizą projektu ustawy zawartego w druku nr 348. Analizowany projekt zakłada nowelizację ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Proponowane zmiany miały polegać na rozszerzeniu katalogu egzaminów przeprowadzanych w miastach niespełniających dotychczas warunków, o których mówi art. 51 wymienionej ustawy. Chodzi o możliwość odbywania państwowego egzaminu na prawo jazdy kategorii B+E, czyli sprawdzenie umiejętności prowadzenia pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, z wyjątkiem autobusu i motocykla łącznie z przyczepą. Projekt z druku nr 348 zakładał także, że w tych miastach będzie można zdawać część teoretyczną egzaminu państwowego na prawo jazdy w zakresie wszystkich kategorii.

Po przeanalizowaniu projektu ustawy i zapoznaniu się ze stanowiskiem przedstawionym przez przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury, podkomisja wnosi o odrzucenie projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami z druku nr 348. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Proponuję, żebyśmy teraz przystąpili do ogólnej dyskusji nad sprawozdaniem podkomisji. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, chciałbym nawiązać do słów przewodniczącego podkomisji i ostatniej przedstawionej przez niego tezy, a w zasadzie wniosku, iż po przeprowadzeniu dyskusji i wysłuchaniu przedstawiciela resortu podkomisja proponuje odrzucenie projektu ustawy z druku nr 348. W związku z tym mam pytanie, a raczej prośbę, którą kieruję do przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury. Czy pan dyrektor zechciałby nam przedstawić racje, które spowodowały, iż resort wyraził taką, a nie inną opinię, która de facto, w konsekwencji, pomogła podjąć decyzję posłom z podkomisji o odrzuceniu projektu ustawy? Bardzo proszę o przedstawienie Wysokiej Komisji tamtego stanowiska resortu. Mam nadzieję, że stanie się to dobrym punktem wyjścia do dalszej dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję przewodniczącemu Żmijanowi. Bardzo proszę, pan dyrektor Oleksiak.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdan Oleksiak:

Proszę państwa, w naszej ocenie idea, która przyświecała autorom ustawy, jest może nawet słuszna, ale chcę powiedzieć, że przeanalizowaliśmy koszty, które musiałby ponieść samorząd, żeby stworzyć odpowiednie warunki pozwalające na przeprowadzenie praktycznego egzaminu na prawo jazdy. Jeśli chodzi o stworzenia warunków pozwalających na egzamin na prawo jazdy kategorii B+E, to są one identyczne z tymi, które pozwalają na egzaminowanie na prawo jazdy kategorii C, czyli dla pojazdów ciężarowych. Wiąże się to zatem ze sporymi kosztami, które nie przekładają się na uzyskiwane efekty. Naszym zdaniem uzasadnione jest jednak umożliwienie obywatelom przystąpienia do egzaminu teoretycznego i w tym zakresie nie mamy najmniejszych wątpliwości, że w tzw. oddziałach zamiejscowych powinny być przeprowadzane tego rodzaju egzaminy. Jeśli natomiast chodzi o egzaminy praktyczne, to jak wspomniałem, przygotowanie do nich wymaga wydatkowania przez samorząd znacznych środków na odpowiednie przygotowanie placów manewrowych, niezbędnych do przeprowadzenia tego rodzaju egzaminów.

Poza tym należy zauważyć, że aktualnie trwają prace nad kompleksowym uregulowaniem kwestii z ustawy o kierujących pojazdami. Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, zawierający szereg różnych zmian dotyczących egzaminowania kandydatów na kierowców, został już przedstawiony w Zespole ds. Programowania Prac Rządu. Dosłownie w ostatnich dniach wspomniany projekt przyjęto i moim zdaniem jest to właściwa droga do uregulowania tych kwestii. Mam na myśli dalsze prace nad zmianami, które były zaproponowane w druku nr 348. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Cezary Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Na posiedzeniu podkomisji odbyła się bardzo ciekawa dyskusja. Warto zaznaczyć, że główny koszt związany z ewentualną rozbudową infrastruktury potrzebnej do szkolenia kierowców ponosiłyby samorządy. Pamiętajmy, że zadaniem samorządów jest zaspakajanie lokalnych potrzeb społecznych. Projekt ustawy z druku nr 348 wychodził naprzeciw oczekiwaniom wielu samorządów. Skoro tak, to moim zdaniem wniosek o odrzucenie projektu tej ustawy idzie zdecydowania za daleko.

Chcę do państwa zaapelować, abyśmy raz jeszcze nad tym się zastanowili. Przecież to nie państwo ma finansować ewentualny rozwój infrastruktury. Mają to czynić samorządy. Poza tym zauważmy, że my nie obligujemy samorządowców do rozbudowy infrastruktury. Samorządy, na podstawie posiadanych kompetencji, samodzielnie rozstrzygną, czy stać je na takie inwestycje, czy ich nie stać. Dlatego wydaje się, że odrzucenie projektu ustawy skutecznie uniemożliwi rozwój infrastruktury, która miałaby służyć szkoleniu kandydatów na kierowców.

Proszę państwa, województwa w naszym kraju różnią się od siebie wielkością. Czasami zdarza się tak, że odległość dzieląca potencjalnych kandydatów na kierowców od placów manewrowych staje się niejako naturalną barierą uniemożliwiającą im podjęcie szkolenia. W trakcie dzisiejszej debaty plenarnej dyskutowaliśmy o dwóch innych projektach ustaw i przy tej okazji wskazaliśmy, ilu mamy obecnie kierowców zajmujących się zawodowo przewozem. W tej chwili jest to armia licząca ponad 400 tysięcy osób. Jeżeli zależy nam na utrzymaniu wysokiej pozycji polskiej branży transportowej, to ta liczba powinna rosnąć. Dlatego apeluję – wyjdźmy naprzeciw potrzebom. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Jeszcze pan przewodniczący? Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję za udzieloną przez pana dyrektora odpowiedź. Przed chwilą poseł Grabarczyk poruszył większość kwestii, które są w tym kontekście istotne, dlatego chciałbym teraz zaapelować do posłów, członków Komisji. Rozumiem, że resort infrastruktury zaprezentował określone stanowisko. Dla mnie jest ono trudne do przyjęcia. Panie dyrektorze, czy urzędnik, nieważne jakiego szczebla, wie lepiej czego potrzeba lokalnym społecznościom? Przecież to nie pana budżet będzie finansował ewentualne inwestycje. Zresztą te inwestycje nie są obligatoryjne. Tak naprawdę chodzi tylko o wyjście naprzeciw oczekiwaniom ludzi, o danie im szansy na podjęcie odpowiednich kroków, jeśli uznają je za stosowne. Jeśli będzie taka potrzeba, to samorządowcy w racjonalny sposób zorganizują potrzebny plac manewrowy. Jeżeli stwierdzą, że takiej potrzeby nie ma, albo nikt nie wystąpi z inicjatywą, to takiej inwestycji nie przeprowadzą.

Z powyższych względów przedstawione stanowisko podkomisji jest, najdelikatniej mówiąc, niezrozumiałe i dlatego zwracam się z prośbą do członków Komisji Infrastruktury. Szanowni państwo, naprawdę nie chcę przy tej okazji po raz kolejny nawiązywać do słów liderów partii rządzącej, którzy składali ochoczo deklaracje, że będą wsłuchiwać się w głos suwerena, że będą słuchać lokalnych społeczności, żeby poznać ich potrzeby itd. Apeluję – dajmy szansę tym ludziom z samorządów, pokażmy, że staramy się rozumieć ich potrzeby i wychodzić naprzeciw ich oczekiwaniom. Inaczej to wszystko stanie się wręcz niezrozumiałe. Tym bardziej, że pan dyrektor stwierdził, że resort jest przeciw projektowi tej ustawy, ponieważ jest przygotowywany projekt zawierający większe zmiany, w którym najprawdopodobniej znajdą się także kwestie zaproponowane w druku nr 348. Takie podejście do sprawy jest dla mnie rzeczą zupełnie niebywałą. Powiedzmy sobie w takim razie jasno, że wcale nie chodzi o projekt, tylko o to, że nie został on przygotowany przez rządzącą koalicję, lecz przez grupę posłów i dlatego ta ustawa nam się nie podoba. W przyszłości położymy na stół prawdopodobnie nasz projekt nowelizacji, który będzie oczywiście najlepszy, najmądrzejszy i bardzo pryncypialny. Tak nie wolno robić w sytuacji, kiedy mamy określone oczekiwania społeczne. Dzięki temu projektowi ustawy nikt nie straci, a społeczności lokalne mogą jedynie zyskać. Skoro tak, to wyjdźmy im naprzeciw. Jeżeli resort opracuje inne rozwiązania, lepsze, które skonsumują także pomysły z druku nr 348 to tylko chwała mu za to. Naprawdę, taka postawa, jaka została zaprezentowana, jest niezrozumiała.

Zwracam się z prośbą do państwa posłów o refleksję na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Weber, następnie pan poseł Suchoń i dyrektor Oleksiak. W tej kolejności.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, podejdę do tematu z nieco innej strony. Ani pan minister Grabarczyk, ani pan przewodniczący Żmijan nie powiedzieli o najważniejszej kwestii, jeśli chodzi o przedmiotową materię. Obaj panowie skoncentrowali się na społecznych oczekiwaniach, które niewątpliwie są bardzo ważne i chyba wszyscy się co do tego zgadzamy oraz na inicjatywie samorządów, która także niewątpliwie jest istotna. Zwrócili panowie także uwagę na koszty, które ponosiłby samorząd. Jednak z ust ani jednego, ani drugiego pana posła nie padło słowo-klucz, jeśli chodzi o ruch drogowy. Tym słowem jest bezpieczeństwo. Pan przewodniczący Żmijan i pan minister Grabarczyk nie posłużyli się tym słowem ani razu.

Kluczowe jest następujące pytanie: czy ta ustawa poprawia bezpieczeństwo w ruchu drogowym w naszym kraju, czy też może obniża poziom tego bezpieczeństwa? Czy ustawa zezwalająca na egzaminowanie kandydatów na kierowców w mniejszych ośrodkach miejskich, które nie posiadają takiej infrastruktury drogowej, jaką spotyka się w większych miastach zwiększy bezpieczeństwo poruszania się na drogach? Czy młodzi kierowcy będą dobrymi kierowcami, czy poznają zagrożenia, z jakimi można się spotkać tylko w dużym mieście? Generalnie, czy projekt tej ustawy poprawi bezpieczeństwo na drogach czy je pogorszy?

Według mnie każdy egzamin, który jest przeprowadzany poza miejscem zamieszkania osoby egzaminowanej, przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na drogach. Dlaczego? Ponieważ kandydat nie prowadzi samochodu na pamięć. Niestety, często zdarza się tak, że we własnym mieście wielu kierowców jeździ na pamięć. Sam fakt, że egzamin jest przeprowadzany w innym ośrodku, nieważne czy jest to 15 km, 30 km czy 50 km dalej, przyczynia się do dodatkowej nauki. Do ośrodka trzeba bowiem dojechać, trzeba kilka godzin pojeździć po tym mieście, żeby je trochę poznać itd. To wszystko służy nabyciu lepszych umiejętności prowadzenia pojazdu. Z tej perspektywy oceniam projekt tej ustawy i z tej perspektywy wyrażam moje stanowisko w głosowaniu nad projektem. Jak powiedziałem, oczekiwania społeczne są bardzo ważne, podobnie jak intencje samorządów, koszty to także istotna kwestia, ale przede wszystkim liczy się bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panu posłowi się tylko tak wydaje.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Głos ma pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Wysoka Komisjo, moim zdaniem, jeśli chodzi o tego typu sprawy, absolutnie kluczowe są społeczne oczekiwania, aczkolwiek wydaje mi się, że w takich przypadkach jak omawiany trzeba zważyć różne oczekiwania, które są prezentowane przez różne grupy społeczne. Decyzja powinna być podejmowana po analizie najważniejszych zidentyfikowanych przesłanek. Do tej kwestii chcę się właśnie odnieść.

Zgodzę się, że pierwszą przesłanką powinno być bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Pamiętam, iż kilka lat temu, gdy pojawiła się możliwość tworzenia ośrodków egzaminacyjnych w miastach innych niż te, w których istniały one wcześniej, ośrodki zaczęły powstawać w miejscach dość egzotycznych, jeśli chodzi o wymagania związane z infrastrukturą drogową. Bardzo często naciągano te wymagania, a czasami czyniono to w sposób wręcz nieprawdopodobny. Rozumiem oczywiście oczekiwania tej części lokalnej społeczności, która chciała mieć u siebie taki ośrodek, ale była jeszcze druga część tego samego społeczeństwa, która przede wszystkim chciałaby, aby kierowcy byli odpowiednio wyszkoleni, to po pierwsze. Wiadomo, że kiedy egzamin odbywa się w dużym ośrodku miejskim, to także tam jest prowadzone szkolenie. Zwykle oznacza to, że kierowcy wyszkoleni w takich warunkach lepiej czują później ruch drogowy. Specjaliści od bezpieczeństwa na drogach wskazywali, że w wielu przypadkach kierowcy szkoleni w małych ośrodkach nie mają możliwości poznania wielu praktycznych aspektów ruchu drogowego.

W tym miejscu trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie, czy analizując ustawę nie powinniśmy zastanowić się bardzo dokładnie nad tym, w jaki sposób ewentualna nowelizacja wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Moim zdaniem, a wynika ono z obserwacji różnych czynników, proponowana nowelizacja jednak, mimo wszystko, obniży poziom umiejętności przyszłych kierowców. Kursanci nie mają bowiem w procesie szkolenia szansy, żeby poznać wszystkie zagadnienia ruchu drogowego. W związku z tym, jest bardzo prawdopodobne, że stworzenie ośrodków egzaminacyjnych w mniejszych miastach nie będzie decyzją racjonalną z punktu widzenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Żeby to potwierdzić konieczne są bardziej szczegółowe badania i dlatego oczekiwałbym ze strony ministerstwa starannego podejścia do problemu, które uwzględni poziom wyszkolenia kierowców. Ta kwestia nie została jeszcze podniesiona, a jest niezwykle istotna. Nie czarujmy się, proszę państwa. Jeśli kierowca zdaje egzamin w miejscu A, to jest także szkolony w miejscu A. To jest oczywiste i praktyka dobitnie potwierdza taką zależność. Tę kwestię musi rozstrzygnąć w przyszłości resort. Przyznam jednak, że nie spotkałem się z tym zagadnieniem w materiale przygotowanym przez wnioskodawców.

Następna rzecz to infrastruktura. Wspominałem już, że w mniejszych ośrodkach jest ona całkowicie inna niż w dużych miastach. Wiem co mówię, proszę państwa. Badaliśmy ten problem i mamy informacje na ten temat, także od czynników społecznych.

Jest jeszcze jedna kwestia, o której zwykle jest najtrudniej mówić, a mianowicie chodzi o pewną stabilność finansowania jednostek publicznych. W tym przypadku też chyba nie należy się czarować, iż w związku z przyjęciem projektu ustawy pojawia się od razu właściwe przepływy finansowe. Pytanie, na które należy sobie odpowiedzieć, dotyczy m.in. sposobu uregulowania sytuacji, kiedy mamy graniczące dwa województwa w których leżą blisko siebie dwa ośrodki szkoleniowe. Jak ten problem rozwiązać? Kto ma rację? Gdzie należy pozostawić ośrodek? Okazuje się, że potworzono ośrodki, ale za tym nie szedł krok w krok odpowiedni mechanizm finansowania. I wcale tu nie chodzi o podwyżki z tytułu opłat, ale o zapewnienie odpowiedniego finansowania, które pozwoli samorządom uchronić się od ponoszenia nadmiernych kosztów, co zwykle skutkuje zadłużaniem się. To są rzeczywiste problemy i nie widzę ich rozwiązania w proponowanym projekcie. Przy podejmowaniu tego rodzaju decyzji wspomniane kwestie muszą być wcześniej uzgodnione. To trzeba przewidywać. Kwestia finansów publicznych musi być przedmiotem troski z naszej strony. Jak powiedziałem, chodzi przede wszystkim o to, żeby nie zadłużać jednostek finansów publicznych, ponieważ zaszkodzi to w konsekwencji nam wszystkim. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan dyrektor Oleksiak, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli można, to chciałbym się odnieść do słów pana posła Żmijana. Wydaje mi się, panie pośle, że wcale nie jest tak, iż to urzędnik coś sobie wymyśla i samodzielnie kreuje niezbyt przemyślane rozwiązania. Myślałem, że wyraziłem się zrozumiale. My jesteśmy za zmianami, które niosą ze sobą ułatwienia dla obywateli, ale bierzemy także pod uwagę stan obecny. Ustawa o kierujących pojazdami obowiązuje zaledwie kilka lat i niemal co chwila wprowadzane są kolejne zmiany, niekiedy zmiany do wcześniejszych zmian itd. Najgorsze jest to, że wprowadzane zmiany zmieniają tylko fragment całości potrzeb. Dlatego przygotowaliśmy nowelizację ustawy o kierujących pojazdami, która uwzględnia potrzeby społeczne, a przede wszystkim oczekiwania obywateli. W tej chwili zdawalność egzaminów jest na poziomie ok. 30%. Jest to niesatysfakcjonujący wskaźnik. Oznacza on, że kandydat na kierowcę jest słabo przygotowany do egzaminu. Cały system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców został tak skonstruowany, aby egzamin pokazywał poziom umiejętności danej osoby. W naszej ocenie natomiast egzamin powinien tylko dopełniać całość procesu przygotowywania kandydata do zostania kierowcą, zaś samo przygotowanie przyszłego kierowcy powinno się dokonywać w ośrodkach szkolenia. W tym zakresie jest jeszcze wiele do zrobienia.

Podobną ocenę stanu rzeczy prezentuje środowisko instruktorów jazdy. Jak wspomniałem, zdawalność na poziomie 30% nikogo nie satysfakcjonuje.

Jeśli zaś chodzi o projekt rozpatrywanej ustawy, to jak wspominałem, resort opowiada się za tego rodzaju zmianą, tylko chcielibyśmy, aby została ona uwzględniona w projekcie, który za chwilę zostanie poddany procesowi legislacyjnemu. To nie jest tak, że my dopiero o czymś myślimy. Projekt nowelizacji jest już gotowy, został przekazany do Zespołu ds. Programowania Prac Rządu i został przez ten zespół przyjęty. Mam nadzieję, że niebawem zostanie on przekazany do konsultacji społecznych i wtedy otworzy się pole do zgłaszania ewentualnych uwag i propozycji rozszerzenia o pewne aspekty, które nie zostały w projekcie wcześniej uwzględnione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Wysoka Komisjo, bezpieczeństwo jest czymś oczywistym, jeśli dyskutuje się o szkoleniu przyszłych kierowców. Mówiliśmy o tym także w dzisiejszej debacie plenarnej. Poprawie bezpieczeństwa służą m.in. rozwiązania zawarte w ustawie o tachografach. Również projekt, który się zajmujemy teraz, ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Wydaje mi się, że posiadamy zbyt ubogą infrastrukturę, jeśli chodzi o wymogi szkolenia. Na tym, proszę państwa, polega problem. Potencjalni kierowcy nie mają w zasadzie gdzie ćwiczyć i zdobywać nowych umiejętności. Szczególnie chodzi o kierowanie ciężkimi pojazdami. Ośrodków szkolenia jest za mało i dlatego zupełnie inaczej sformułowałbym tezę niż podkomisja i przedstawiciele resortu, a mianowicie, jeśli zwiększymy liczbę ośrodków, wówczas poprawi się zdawalność egzaminów. Wynikać to będzie z łatwiejszego dostępu do koniecznej infrastruktury.

Jeszcze raz chcę do państwa zaapelować. Samorządy działają bardzo racjonalnie. Wielu z nas, parlamentarzystów, ma za sobą doświadczenie samorządowców. Wiadomo, że w samorządzie ogląda się każdy grosz przed wydaniem. Nikt nie ma zamiaru marnować pieniędzy, ale jak powiedziano, mamy województwa różnej wielkości. Czasami odległość jest barierą, która uniemożliwia obywatelom dostęp do szkolenia lub podnoszenia posiadanych kwalifikacji. Proszę pamiętać, że my tylko stwarzamy szansę, ale nikomu niczego nie narzucamy, ani nie każemy. Ta ustawa to naprawdę dobry projekt. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Niewykluczone, że uda nam się lepiej szkolić przyszłych kierowców, kiedy zostanie przygotowana ustawa o kształceniu kierowców na poziomie średnim. Rząd zmierza w tym kierunku, aby odpowiednie przepisy zaczęły funkcjonować już od 1 września tego roku. Pozwoli ono kształcić młodych ludzi w zawodzie kierowca-mechanik w każdej do tego przygotowanej szkole. Pozwoli to znacząco zmniejszyć ciśnienie wywierane obecnie na wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, które w tej chwili zajmują się egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Wydaje się, że w tej chwili faktycznie mamy w Polsce problem z ośrodkami szkolenia kierowców, które są chyba nie najlepiej nadzorowane, wręcz słabo, mówiąc wprost. Niektóre ośrodki pracują dobrze i uczciwie, ale zdarzają się i takie miejsca, w których niewłaściwy nadzór sprawia, iż zdawalność egzaminów jest na takim poziomie, a nie innym. Sprawa, jak widać, jest złożona.

Szanowni państwo, zakończyliśmy dyskusję na temat sprawozdania podkomisji. W tej chwili chciałbym poddać pod głosowanie sprawozdanie podkomisji stałej ds. transportu drogowego, drogownictwa i lotnictwa o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, druk nr 348. Cytuję: „W rezultacie obrad w dniach 4 kwietnia 2017 r. oraz 8 maja 2018 r. Podkomisja wnosi o odrzucenie projektu ustawy z druku nr 348”. Kto z państwa jest za przyjęciem sprawozdania podkomisji, czyli mówiąc wprost za odrzuceniem projektu ustawy? (12) Kto jest przeciw? (5) Kto się wstrzymał od głosu? (1) Dziękuję. Stwierdzam, że Komisja przyjęła sprawozdanie w zacytowanym wyżej brzmieniu.

Pozostaje nam jeszcze dokonanie wyboru posła sprawozdawcy. Czy pan poseł Woźniak podejmie się tego obowiązku?

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są inne kandydatury? Nie ma. Stwierdzam, że sprawozdawcą Komisji został wybrany poseł Grzegorz Adam Woźniak.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.